Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

- [x] Coloured covers/ Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged/ Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [ ] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [ ] Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [ ] Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- [x] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [ ] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- [ ] Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- [ ] Additional comments:/ Commentaires supplémentaires:

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Pages damaged/ Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached/ Pages détachées
- [x] Showthrough/ Transparence
- [ ] Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- [ ] Continuous pagination/ Pagination continue
- [ ] Includes index(es)/ Comprend un (des) index

Title on header taken from:/ Le titre de l'en-tête provient:

- [ ] Title page of issue/ Page de titre de la livraison
- [ ] Caption of issue/ Titre de départ de la livraison
- [ ] Masthead/ Générique (périodiques) de la livraison

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X		14X		18X		22X		26X		30X	
	12X		16X		20X		24X ✓		28X		32X



PACIFIQUE

LE NOUVEAU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL DU CANADA.



LE CHEMIN DE FER

Grand-Tronc-Pacifique

MONTRÉAL, P. Q., CANADA.

DIRECTEURS :

SIR C. RIVERS WILSON, G.C.M.G., C.B.,	Londres
TRÈS HONORABLE LORD WELBY, G.C.B., .	Londres
ALFRED W. SMITHERS, ...	Londres
JOHN ALAN CLUTTON-BROCK, . . .	Londres
COLONEL FREDERICK FIREBRACE, .	Londres
CHARLES M. HAYS, ...	Montréal
FRANK W. MORSE, ...	Montréal
WM. WAINWRIGHT, ...	Montréal
E. H. FITZHUGH, ...	Montréal
W. H. BIGGAR, K.C., . . .	Montréal
HUGH A. ALLAN, ...	Montréal
E. B. GREENSHIELDS, . . .	Montréal
HON. GEORGE A. COX, . . .	Toronto
E. R. WOOD, ...	Toronto
JOHN R. BOOTH, ...	Ottawa

CHARLES M. HAYS, *Président*, . .	Montréal
FRANK W. MORSE, *Vice-Président et Administrateur Général*, . . .	Montréal
WM. WAINWRIGHT, *Deuxième Vice-Président*	Montréal
HENRY PHILIPS, *Secrétaire*, ...	Montréal
FRANK SCOTT, *Trésorier*, ...	Montréal
H. W. WALKER, *Auditeur Général*, .	Montréal
B. B. KELLIHER, *Ingénieur en chef*, .	Montréal
H. A. WOODS, *Aide-Ingénieur en chef*, .	Montréal

LE CHEMIN DE FER

GRAND-TRONC-PACIFIQUE

La Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a été légalement constituée en vertu d'un Acte du Parlement, daté de 1903, et s'est engagée envers le gouvernement du Canada à construire et à exploiter une ligne de chemin de fer, de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique, dont le parcours entier est compris en territoire canadien, et dont la voie principale mesurera une longueur approximative de 3,600 milles ; il sera construit de plus un certain nombre de tronçons et embranchements de dimensions et d'importance considérables, entre autres une ligne partant de la ligne principale, pour se diriger au sud, sur une distance de 220 milles environ, jusqu'à Fort William et Port Arthur sur le lac Supérieur et destinée à atteindre la navigation des Grands Lacs ; puis un autre embranchement de la ligne principale, dirigé vers le sud également et long de 250 milles, à peu près, pour se relier à North Bay ou à Gravenhurst, dans la province d'Ontario, à la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada et enfin une ligne se détachant au sud de la ligne principale vers Montréal. D'autres embranchements sont projetés également pour atteindre Brandon, Regina, Prince Albert, Calgary et Dawson dans le territoire du Yukon.

Cette grande entreprise qui dépasse en envergure et en importance tout autre plan de construction de chemin de fer conçu dans son ensemble a été projetée pour répondre aux demandes urgentes de moyens de transport qui se sont fait entendre dans l'Amérique Britannique du Nord, par suite de la grande affluence d'immigrants qui accourent dans ce pays, de la Grande Bretagne et de l'Europe et surtout de l'Ouest des Etats-Unis, à la recherche des terres fertiles innombrables de la province de Manitoba et des Territoires d'Assiniboine, Saskat-

chewan, Alberta et Athabaska, qui faisaient autrefois partie des Territoires du Nord-Ouest et ont été récemment englobés dans les deux nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta.

Les conventions passées entre la Compagnie et le gouvernement pour l'établissement de ce nouveau chemin de fer transcontinental ont un double caractère et leur mise en exécution aura pour effet de fusionner un chemin de fer construit par l'Etat avec les lignes appartenant à une compagnie particulière et d'en faire un réseau unique qui sera entièrement sous la direction, l'administration et l'exploitation de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Le capital-action de la compagnie dont l'émission est autorisée s'élevera à $45,000,000, dont $20,000,000 peuvent être émis sous forme d'actions privilégiées. La compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada deviendra acquéreur de tout le Capital-Action Ordinaire (sauf les parts qui seront entre les mains des Directeurs,) en considération de ses garanties, etc. et sera tenue de rester détenteur d'une majorité de ces actions tout le temps que resteront en vigueur les conventions avec le gouvernement.

Le terminus du chemin de fer sera à l'est, Moncton, Nouveau Brunswick, d'ou l'on atteint les ports de St-Jean et de Halifax par l'Intercolonial, le premier de ces ports se trouvant ainsi à 183 milles et le second à 89 milles du terminus.

A l'ouest, la ligne aboutira aux environs de Port Simpson sur la côte du Pacifique, directement au sud de la frontière de l'Alaska.

En vue de la construction, la ligne projetée est sectionnée en deux grandes divisions : celle de l'est et celle de l'ouest, avec Winnipeg, Manitoba, comme point de démarcation.

DIVISION DE L'EST.

DE MONCTON A WINNIPEG, 1800 MILLES.

En partant de Moncton, la ligne suivra la route praticable, la plus directe possible, pour traverser la province de Québec et atteindre la ville de Québec; au raccordement de la Chaudière, à cinq milles en amont de Québec, la ligne nouvelle traversera le fleuve St-Laurent sur un pont gigantesque qui est actuellement en voie de construction aux mains de la Compagnie du Pont de Québec et qui sera le plus grand pont du système *cantilever* qui existera au monde. Les rails passeront à une hauteur de cent cinquante pieds au-dessus du niveau des plus hautes marées sur une travée de dix-huit cents pieds, ce qui permettra aux plus grands steamers transatlantiques de passer sans obstacle. Les approches des deux extrémités à la travée centrale ont chacune sept cent vingt pieds, ce qui fait une longueur totale pour le pont de trois mille deux cent quarante pieds. En partant de Québec la route piquera tout droit sur Winnipeg en passant aux environs du Lac Abitibi et au nord du Lac Nepigon. La distance de Moncton à Winnipeg est d'environ 1800 milles. La ligne principale de cette division sera construite aux frais du gouvernement canadien et louée à la Compagnie pour une durée de cinquante années ; les embranchements seront construits par la Compagnie. En vertu des dispositions des Actes et des Conventions intervenues, le Gouvernemement a nommé quatre commissaires appelés : "Les Commissaires du Chemin de fer Transcontinental" qui sont chargés de construire cette partie de la ligne au nom du gouvernement et aux conditions suivantes :

"Afin de protéger la Compagnie en sa qualité de locataire de la Division Est et d'assurer la construction économique de cette division, de façon à en permettre

l'exploitation dans les conditions les plus favorables, il est ici convenu que les spécifications relatives à la construction de la dite division devront être soumises à la Compagnie et approuvées par elle avant le commencement des travaux et que le dit travail devra s'exécuter conformément aux dites spécifications et sera soumis à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation conjointes de l'ingénieur en chef de la Compagnie."

Etant donné que le loyer payable par la Compagnie au gouvernement pour l'emploi de la Division de l'Est consiste en un tant pour cent sur le prix de la construction, il est évidemment de la plus haute importance pour la Compagnie que ce facteur du prix de construction soit établi sur la base la plus économique possible, compatible toutefois avec la qualité de la construction, et à cet égard les dispositions précédentes citées des conventions protègent entièrement la Compagnie. Au cours de l'achèvement de la ligne principale de la Division de l'Est, la Compagnie pourra prendre à sa charge et exploiter les sections de cette ligne au fur et à mesure de leur construction et ceci à des conditions à débattre, mais qui ne pourront pas être moins avantageuses que celles du loyer de la division toute entière.

Le loyer payable par la compagnie aux termes de son bail pour la division de l'Est sera constitué comme suit :

Pour les sept premières années de la durée de ce bail, la Compagnie exploitera la dite division sans avoir à payer autre chose que les "dépenses de l'exploitation" ; pour les quarante-trois années suivantes la Compagnie paiera annuellement au gouvernement, sous forme de loyer, une somme équivalente à trois pour cent du prix de construction de la dite division. Il est convenu toutefois que si au cours de l'une quelconque des trois premières années de la dite durée de quarante-trois ans, les recettes nettes de la division, déduction faite des "dépenses d'exploitation" ne s'élevaient pas à

trois pour cent du prix de la construction, la différence entre les recettes nettes et le loyer ne sera pas exigible de la Compagnie, mais sera capitalisée pour faire partie du prix de construction sur le montant total duquel le loyer devra être payé aux taux susdit, après les dix premières années et pendant tout le reste du dit bail.

A l'expiration de la période de cinquante années, la Compagnie a le privilège d'une prolongation du bail pour une autre période de cinquante années, dans le cas où le gouvernement déciderait de ne pas entreprendre l'exploitation directe de la dite division : mais si le gouvernement décidait d'entreprendre cette exploitation, la Compagnie aura pour une période additionnelle de cinquante années, tous les droits et pouvoirs de circulation et de traction nécessaires pour continuer son exploitation entre la Division de l'Ouest et les autres portions du réseau de la compagnie du Grand Tronc du Canada, aux conditions qui pourront être convenues en temps et lieu.

Par les termes mêmes de la location à la Compagnie de cette partie du chemin de fer, on voit que celle-ci en a virtuellement la jouissance gratuite pendant sept ans et si l'on tient compte du temps nécessaire pour la construction qui a été porté à sept années, il n'y aura aucun paiement à faire avant 1919 à titre de loyer, et, étant donné que la ligne traverse des régions nouvelles et incultes jusqu'à présent, mais que l'on sait aujourd'hui être amplement pourvues de richesses agricoles, minières et forestières il est à prévoir, que, longtemps avant que le premier paiement pour le loyer devienne exigible, la Compagnie aura déjà été à même de retirer de précieux avantages du trafic qui existera lors de son achèvement.

Nous venons de dire que la ligne principale de la Division de l'Est serait louée à la Compagnie, mais les embranchements de cette division seront construits par la Compagnie elle-même et seront sa propriété. Une

subvention a déjà été accordée par le gouvernement de la province d'Ontario pour aider à la construction de l'embranchement qui part de la ligne principale et se dirige vers le sud pour atteindre Fort William et Port Arthur. La subvention pour cette embranchement apppelé "Embranchement du Lac Supérieur" est de $2000 par mille en argent et six milles acres de terre par mille.

L'embranchement projeté de la ligne principale de la Division de l'Est à North Bay ou Gravenhurst aura également son importance parcequ'il relie le nouveau chemin de fer Transcontinental au réseau actuel du Grand Tronc. On peut en dire autant de l'embranchement projeté vers Montréal. Ces lignes traverseront une région nouvelle et fourniront les moyens de transport nécessaires pour l'établissement d'industries profitables à portée des magnifiques pouvoirs hydrauliques qui abondent dans cette partie du pays.

DIVISION DE L'OUEST.

DE WINNIPEG A L'OCEAN PACIFIQUE, 1800 MILES.

La conformation naturelle de la région que parcourt la Division de l'Ouest a nécessité son fractionnement en deux sections, savoir : la Section des Prairies et la Section des Montagnes. La première s'étend de Winnipeg, par Edmonton, jusqu'au versant oriental des Montagnes Rocheuses, et couvre une distance d'environ onze cents milles ; la deuxième, comme son nom l'indique, traverse les montagnes pour atteindre la côte du Pacifique et sa longueur est d'environ 700 milles. Cette division sera construite aux frais de la Compagnie, avec l'assistance du Gouvernement, qui garantit pour une durée de 50 ans, les bons de première hypothèque de la Compagnie, capital et intérêts, jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, pour la Section des Prairies, et, pour celle des Montagnes,

jusqu'aux trois quarts du prix de la construction, quel que soit ce prix. De son côté, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada garantit une émission de bons de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour une durée de cinquante années, afin de pourvoir au reste des fonds nécessaires pour la construction. La Compagnie paiera l'intérêt sur les bons émis pour la Section des Prairies et garantis par le Gouvernement, à dater de l'émission (l'intérêt, au cours de la construction, devant rentrer dans les dépenses ordinaires de construction) ; mais le Gouvernement paiera l'intérêt sur les bons qu'il garantit pour la Section des Montagnes, pendant les sept premières années qui suivront l'achèvement de la ligne, sans avoir aucun recours contre la Compagnie pour les intérêts ainsi payés. Ensuite, la Compagnie paiera les intérêts sur les bons garantis par le Gouvernement, avec cette exception, cependant, que, si, à une époque quelconque, au cours des trois années qui suivront la période de sept années précitée, la Compagnie se trouvait dans l'impossibilité de payer ces intérêts, elle continuerait à jouir pleinement de la propriété, et, à l'expiration des dix années qui suivront l'achèvement de la Section des Montagnes, toutes les sommes dues pour intérêts, que la Compagnie aura négligé de payer et que le Gouvernement aura payées, seront capitalisées et devront être remboursées par la Compagnie au Gouvernement. A défaut par la Compagnie de pourvoir au paiement de l'intérêt garanti par le Gouvernement, pendant la période où elle est tenue de le payer, le Gouvernement n'aurait pas de recours contre la Compagnie tant que les sommes ainsi arriérées ne dépasseront pas le montant de cinq années de l'intérêt que la Compagnie n'est pas dispensée de payer ou qu'elle n'a pas le droit de remettre à plus tard ou de capitaliser, et alors le recours laissé au Gouvernement consistera à nommer, avec l'appro-

bation de la Compagnie, un administrateur, pour exploiter la Division de l'Ouest et pour percevoir et distribuer les recettes nettes, *pari passu*, entre les porteurs de bons garantis par le Gouvernement et les porteurs de bons garantis par la Compagnie du Grand Tronc du Canada, dans la proportion de quinze pour cent de ces recettes aux porteurs de bons garantis par le Gouvernement et de vingt-cinq pour cent aux porteurs de bons garantis par la Compagnie du Grand Tronc.

Le pays que traversera la Section des Prairies de ce chemin de fer contient des terres que tout le monde sait être parfaitement propres à la culture du blé, qui couvrent une superficie quadruple de celle de la zône entière de la culture du blé aux Etats-Unis et qui constituent la grande zone agricole du Nord-Ouest. Ces terres, dont les colons prennent rapidement possession, donnent de magnifiques récoltes, dès la première année qu'elles sont ensemencées et fourniront un trafic considérable au chemin de fer, au fur et à mesure de sa construction, ce qui explique facilement pourquoi la Compagnie a pris à sa charge le paiement de l'intérêt sur les frais de construction de cette section, dès le début. La Section des Montagnes traverse des dépôts miniers et, par suite, prendra plus de temps à se développer ; c'est pourquoi le Gouvernement se charge du paiement des intérêts, quant aux trois-quarts des frais de construction qu'il a garantis, pendant les sept premières années qui suivront l'achèvement de la ligne (abandonnant ensuite pour une durée de trois ans son recours contre la Compagnie, en cas de non-paiement) ; et si l'on tient compte du délai de construction qui est fixé à sept années, ce n'est qu'en 1919 que la Compagnie devra prendre à sa charge ces obligations, en dehors du quart du prix de la construction qui a été garanti par la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada.

Si l'on songe à la rapidité de la colonisation et du développement qui vont se produire aussitôt que le chemin de fer sera commencé et aussi aux connaissances maintenant acquises au sujet des grandes richesses naturelles du Canada, en plus des informations nouvelles qui arrivent chaque jour ; si l'on considère le trafic énorme qui résultera de l'existence de ces conditions, l'impossibilité pour la Compagnie de faire face au paiement des intérêts à sa charge quand ils deviendront dûs, semble tellement invraisemblable que l'on a le droit de classer cette alternative parmi les plus irréalisables perspectives.

Incalculables sont les avantages et les bénéfices que procureront à cette entreprise ses relations avec la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc du Canada qui exploite 4,800 milles de chemin de fer passant par toutes les grandes villes et les principaux centres du Canada, comme Windsor, London, Hamilton, Toronto, Montréal et Québec. Montréal, la première ville de la Puissance, située à la tête de la navigation océanique, sur le fleuve St-Laurent, conservera toujours, grâce à son port magnifique et aux richesses illimitées de son développement industriel, sa position de métropole du Canada. Québec, promet aussi de prendre une importance croissante, grâce à la construction du nouveau Chemin de fer Transcontinental. Ces avantages seront accrus pour la Compagnie du fait de ses relations avec le Grand Tronc du Canada qui, en sa qualité de ligne pionnière de ce pays, occupe la position la plus favorable, quant aux aménagements de terminus et aux raccordements de voies, avec les grands centres de fabrication de l'est et les points d'expédition des exportations. Halifax et St-Jean, les principales villes des Provinces Maritimes, avec leur population sans cesse grossissante et leur position primordiale parmi les ports canadiens de l'Atlantique,

contribueront dans une large et imposante mesure au trafic de la nouvelle ligne, aussitôt que celle-ci s'y rendra. D'ailleurs, ces avantages ne se bornent pas au Canada ; ce magnifique réseau dessert également les grandes villes de Chicago, Détroit, Toledo, Buffalo et Portland aux Etats-Unis. La nouvelle ligne Transcontinentale va se trouver dès le début à même de participer exclusivement à tous les bénéfices de cette incomparable position, qu'une compagnie de transports ne pourrait acquérir qu'au prix de longues années de labeur et d'expérience, et, au début-même de ses opérations, elle se trouvera à la tête d'un trafic général énorme, déjà créé et provenant du réseau du chemin de fer du Grand Tronc, mais qui, en ce qui regarde le Nord-Ouest, se faisait avant cela par l'entremise d'autre lignes.

Les erreurs commises dans le principe, par les constructeurs de chemins de fer américains, au sujet des rampes et des courbes, qu'il a fallu plus tard redresser à grands frais, au compte du capital, dépenses qui, dans certains cas étaient aussi élevées que les frais primitifs de construction, seront soigneusement évitées pour le Grand-Tronc-Pacifique, en limitant les rampes à quatre dixièmes de un pour cent, c'est-à-dire vingt-deux pieds par mille, tout en maintenant l'entretien à un prix raisonnable. Quant à la Section des Montagnes, les levés indiquent que même en restreignant le développement de voie à des limites profitables, on peut obtenir une rampe de un pour cent, soit cinquante-deux pieds par mille. Les économies d'exploitation qui résulteront de cet état de choses, contribueront immédiatement à placer le rendement de la Compagnie sur un bon pied.

Quelle que doive être la portée de la construction de ce grand chemin de fer sur le développement des richesses de la Puissance du Canada, son importance et son

influence amèneront fatalement la création de la voie la plus courte d'Europe en Asie. Car, aussitôt son achèvement, il faudra de toute nécessité installer des lignes de steamers sur les Océans, Atlantique et Pacifique, pour subvenir au commerce d'exportation et d'importation. La distance, entre les deux continents précités sera diminuée de deux jours de navigation, par suite de la situation septentrionale extrême du terminus sur le Pacifique, ce terminus étant situé plus au nord qu'aucun port actuel. Le trajet transpacifique en est réduit d'autant.

Les levés déjà opérés permettent d'évaluer comme suit le coût de la construction du chemin de fer : pour la Section des Prairies, vingt-cinq mille dollars par mille; pour la Section des Montagnes, de cinquante à soixante mille dollars par mille, ce qui porte le prix total de la construction de la ligne, dans son ensemble, à $123,500,000.

Les dispositions financières ayant pour objet de procurer le premier capital nécessaire pour les travaux de construction ont consisté dans la vente de bons au montant de $33,000,000 qui ont été placés par l'entremise des maisons de banque bien connues de MM. Speyer Brothers, et N. M. Rothschild & Sons de Londres. La première émission a été couverte dix fois en sus du capital demandé.

Cette entreprise débute sous des auspices splendides que nous venons de faire connaître et apprécier ; nous ne doutons pas qu'ils ne lui assurent, sans conteste, le premier rang parmi tous les chemins de fer du monde.